

Hamburgs Handel in gegenwärtiger Zeit.

Von **Hanssen.**

Mit dem commerciellen Aufschwunge Hamburgs in den letzten Jahrzehnten hat die Handels-Statistik dieses hervorragenden Emporium in anerkennender Weise Schritt gehalten, was wir insonderheit dem Dr. Soetbeer und dem handelsstatistischen Bureau verdanken [1]).

Soetbeer's bekanntes Werk: „Ueber Hamburgs Handel" geht in dem ersten, 1840 erschienenen Bande vielfach bis auf den Anfang der Friedensperiode zurück und behandelt die Jahre 1836, 37 und 38 detailirter; die beiden Fortsetzungen dieses Werkes (Hamburg 1842 und 1846) umfassen die Jahre 1839—1844. Das handelsstatistische Bureau, über welches Fallati einige Auskunft in dieser Zeitschrift Bd. VI. p. 779 und Bd. IX. p. 661 gegeben hat, publicirte zuerst: „Tabellarische Uebersichten des hamburgischen Handels während der Jahre 1845—48", welche seitdem alljährlich fortgesetzt worden sind, und zwar mit solcher Präcision, dass z. B. die Tabellen pro 1854 bereits im dritten Quartal 1855 in unsere Hände gelangt sind. Dabei ist es bemerkenswerth, dass die Tabellen eine immer grössere Ausdehnung erhalten haben; die Uebersichten für 1850 enthalten 55 Seiten, die für 1854 schon 151 Seiten.

Aus diesen Uebersichten wollen wir hier die interessantesten Zahlenangaben hervorheben, die keines Commentars bedürfen, um die ausserordentliche Zunahme des hamburgischen Handelsverkehrs in unserer Zeit anschaulich zu machen.

Es betrug (in abgerundeten Zahlen) das Netto-Gewicht

	der Einfuhr		der Ausfuhr
im Durchschnitt von 1846—49:	20,150,000 Ctr.	—	13,034,000 Ctr.
1850:	25,786,000 „	—	17,022,000 „

1) Um andere Partien der Hamburgischen Statistik haben sich einige Mitglieder des Vereins für Hamburgische Statistik (Dr. Asher, J. F. Hoffmann, Dr. Soetbeer, Dr. Stuhlmann) durch die 1854 erschienenen „Beiträge zur Statistik Hamburgs, I. Bevölkerung, II. Armenwesen, III. Accise und Consumtion, IV. Staatshaushalt", woran ein besonderes Heft statistischer Tabellen für die Zeit von 1816 bis 1852 sich anschliesst, sehr verdient gemacht.

im Durchschnitt von	1851:	26,398,000 Ctr.	— 16,325,000 Ctr.
	1852:	29,033,000 „	— 18,512,000 „
	1853:	27,865,000 „	— 18,240,000 „
	1854:	30,801,000 „	— 10,756,000 „

Und der deklarirte Werth

im Durchschnitt von	1846—49:	$280^{1}/_{2}$ Mil. Mk. Banco	— $264^{1}/_{2}$ Mil. M. Bco.
	1850:	353 „	— $312^{4}/_{5}$ „
	1851:	$373^{1}/_{4}$ „	— 338 „
	1852:	392 „	— $372^{1}/_{2}$ „
	1853:	$443^{9}/_{10}$ „	— $421^{2}/_{3}$ „
	1854:	$530^{2}/_{3}$ „	— 493 „

Bei statistischer Benutzung dieser Zahlen, namentlich beim Vergleiche mit dem Handel zollpflichtiger Städte, wie Stettin, Danzig, ist zu beachten, dass in Hamburg als einem Freihafen, jedes Waarenquantum (vom Platz-Consum und dem Detailabsatz in die Umgegend abgesehen) doppelt in den Listen erscheint; als Gegenstand der Einfuhr und der Ausfuhr z. B. Kaffee seewärts eingeführt und landwärts oder flusswärts ausgeführt; oder Leinen aus dem Innern Deutschlands eingeführt und seewärts nach Amerika ausgeführt; der hamburgische Import umfasst also die deutschen Exporten mit und der Export die fremden Importgegenstände mit, was sich anders stellen würde, wenn Hamburg innerhalb der deutschen Zolllinie läge.

Nach den beiden Hauptrichtungen vertheilt sich 1854:

	die Einfuhr:	die Ausfuhr:
seewärts:	$285^{2}/_{3}$ Mil. M. Bco.	— $234^{1}/_{3}$ Mil.
land- u. flusswärts:	245 „	— $258^{2}/_{3}$ „

Von der See-Einfuhr ($285^{2}/_{3}$ Mil.) fielen allein auf den Verkehr mit Grossbritanien und Irland: 149 Mil.; dann folgten Brasilien mit $13^{3}/_{4}$ Mil., die vereinigten Staaten mit $10^{1}/_{2}$ Mil., Holland mit $8^{3}/_{4}$, Cuba mit $8^{1}/_{2}$ M., Frankreich mit $5^{2}/_{5}$ Mil.

Von der Land- und Fluss-Einfuhr (245 Mil.) fielen auf die Hamburg-Berliner Eisenbahn: 108 Mil., auf die Harburger Route $29^{1}/_{2}$ Mil., auf die Ober-Elbe nur 27 Mil. Mark Banco.

Von der See-Ausfuhr ($234^{1}/_{3}$ Mil.): auf Grossbr. uud Irland $82^{1}/_{3}$ Mil., vereinigte Staaten $11^{2}/_{3}$ Mil., Amerika's Westküste excl. Californien 11 Mil., Norwegen und Schweden 9 Mil., Brasilien $8^{1}/_{4}$ Mil., Holland 8 Mil. u. s. w.

Von der Land- und Fluss-Ausfuhr ($258^{2}/_{3}$ Mil.) auf die H. Berliner E. B.: $110^{1}/_{4}$ Mil., die Ober-Elbe $26^{9}/_{10}$ Mil., die Harburger Route $21^{1}/_{2}$ Mil.

Der Hamburg-Lübecker Verkehr per Eisenbahn, Fuhr und Stecknitz umfasste: nach Lübeck = $27^{3}/_{4}$ Mil.; von Lübeck $11^{1}/_{3}$ Mil. Mark Banco.

Der Umfang des hamburgischen Handels selber ist übrigens nicht nach den Ein- und Ausfuhr-Summen dieses Platzes genau zu ermessen, indem einerseits unter der Einfuhr und Wiederausfuhr manche blos spedirte Waaren sich befinden, andererseits von hamburgischen Handlungshäusern manche Geschäfte über andere Plätze gemacht werden, z. B. Getreideversendungen

direkt von ostseeischen Plätzen nach England u. s. w. Von der ganzen Einfuhr von 530²/₃ Mil. Mk. Bco. war der Betrag von 186¹/₃ Mil. als Transit declarirt, wobei es ungewiss bleibt, wie viel von letzterer Summe auf blosses Speditionsgut oder auf hamburgische Unternehmungen fällt.

Im transatlantischen Handelsverkehr Hamburgs spielt bekanntlich Kaffee die Hauptrolle. Der Import dieses Artikels, welcher zu Anfang der vierziger Jahre zwischen 60 und 70 Mil. ℔ betrug, war 1854 auf 90 Mil. ℔ = 27¹/₄ Mil. Mark Banco gestiegen; überwiegend ist die Einfuhr aus Brasilien.

Ueber den umfangreichen Colonialwaaren-Handel Hamburgs wird nicht selten übersehen, wie wichtig Hamburg als Getreideplatz ist. Von dem Hauptartikel Weizen betrug 1854 die Einfuhr 2,138,318 Ctr. = 20,568,000 Mk. Bco. (überwiegend von der Ober-Elbe und auf der Berliner Eisenbahn eingegangen), die Ausfuhr 1,869,374 Ctr. = 18,309,000 Mark Bco. (meist nach England versendet).

Die Tabellen geben folgende Recapitulation nach den Waaren-Gattungen:

	Einfuhr		Ausfuhr
Verzehrungsgegenstände:	130,374,270 M.	—	116,903,610 M.
Rohstoffe u. Halbfabrikate:	186,419,330 „	—	175,698,670 „
Manufacturwaaren u. Leinen:	91,324,220 „	—	82,210,920 „
Kunst- u. Industrie Erzeugnisse:	42,952,370 „	—	44,181,430 „
Contanten u. edle Metalle:	79,597,840 „	—	74,035,210 „
	530,668,030 M.		493,029,840 M. B.

See-Schifffahrt.

In Hamburg kamen an:

	Schiffe		Ladungsfähigkeit
1843:	3538	=	177,983 Lasten à 6000 Pfd.
1844:	3260	=	161,431 „
1845:	3990	=	194,808 „
1852:	4440	=	280,565 „
1853:	4174	=	247,831 „
1854:	4896 [1]	=	301,368 „

Von den 4896 Schiffen des letzten Jahres gingen mit Ladungen ein: 4142 Schiffe = 269,535 Lasten Ladungsfähigkeit, wovon der transatlantischen Fahrt 469 Schiffe = 53,983 L. angehörten; von diesen 469 Schiffen kamen die meisten aus Brasilien: 104; demnächst aus Cuba 77, aus den vereinigten Staaten von Nordamerika 73, aus Venezuela 35 u. s. w. In der europäischen Fahrt (mit Einschluss der Levante) fällt das Maximum der beladenen Schiffe auf Grossbritannien und Irland: 967 Kauffahrteischiffe und 945 Steinkohlenschiffe, zusammen 1912 Schiffe = 167,692 Lasten Ladungsfähigkeit.

Die englische und hamburgische Flagge haben im Hamburger Hafen das Uebergewicht über alle übrigen Flaggen. Unter den 4896 Schiffen befanden

1) Darunter 819 Dampfschiffe = 106,546 Lasten.

sich 1345 englische Schiffe = 140,427 Lasten und 746 hamburgische Schiffe = 63,429 L. Dann folgen (nach Lastenzahl): die hannoversche Flagge mit 21,007 L. (1375 Schiffe); die niederländische mit 17,606 L. (410 Schiffe) und die dänische mit 17,186 L. (423 Schiffe).

Es giengen von Hamburg ab: 4879 Schiffe = 296,938 Lasten, wovon 3069 Schiffe = 314,086 L. mit Ladung. In der transatlantischen Fahrt wurden die meisten Ladungen expedirt nach den vereinigten Staaten (101, excl. Californien); in der europäischen die meisten nach Grossbritanien und Irland (1152).

Der Durchschnittswerth der Ladungen betrug 1854:

	eingehend	ausgehend
in der europäischen Fahrt: c.	49,000 Mark Bco.	46,000 Mark Bco.
in der transatlantischen: c.	113,000 „	118,000 „

Die Beförderung von Auswanderern hat in den letzten Jahren folgendermaassen zugenommen:

1847:	65	Schiffe	mit	7628	Passagieren
1848:	56	„	„	6585	„
1849:	47	„	„	5620	„
1850:	76	„	„	7430	„
1851:	121	„	„	12,279	„
1852:	143	„	„	21,916	„
1853:	161	„	„	18,946	„
1854:	163	„	„	32,310	„

Von der letzten Zahl wurden 20,835 nach den vereinigten Staaten befördert, 4819 nach Australien, 4530 nach britisch Nordamerika u. s. w. Zu den 32,310 direkt beförderten kamen noch 18,509 indirekt (wohl meist über Liverpool) beförderte Auswanderer.

Die hamburger Rhederei hat sich rasch gehoben.

Der Bestand derselben war:

Ende	1845 : 223	Schiffe	=	19,023	L. à 6000 Pfd.
„	1848 : 257	„	=	23,897	„
„	1851 : 351	„	=	34,633	„
„	1854 : 456	„	=	53,289	„

Unter den 456 Schiffen befanden sich 346 bekupferte, 37 mit Zinkbeschlag und 10 eiserne.

An Flussschiffen besitzt Hamburg (mit Einschluss von 8 Dampfschiffen): 1353 = 9870 Lasten á 6000 ℔.

Bei einem Vergleiche mit Bremen u. s. w. sind überall die Hamburger Lasten auf Lasten à 4000 ℔ zu reduciren.

Bei den Hamburger Seeversicherungs-Compagnien war versichert:

1836 für c. 180 Mil. Mk. Bco. gegen c. 2½ Mil. Prämie.
1854 „ „ 442½ „ „ „ 7 „

In einem Anhange zu den Tabellen von 1854 findet man noch die

Hauptresultate der hamburgischen Cours-Notirungen und die Durchschnittspreise der wichtigsten Handelsartikel für die letzten 5 Jahre verzeichnet.

Etwas später als die Uebersicht des hamburgischen Handels von 1854 ist die „declarirte Ausfuhr hamburgischer Fabrik- und Gewerbe-Erzeugnisse während der drei Jahre 1852, 1853 und 1854“ veröffentlicht worden, aus welcher hervorgeht, dass das hamburgische Fabrikwesen keineswegs so unbedeutend ist, als auswärts nicht selten geglaubt wird.

Diese declarirte Ausfuhr giebt übrigens, wie das handelsstatistische Büreau erläuternd hinzufügt, durchaus kein vollständiges Bild von dem Umfange der hamburgischen Industrie selber, da — abgesehen von dem Platz-Consum hamburgischer Fabrikate — die kleinen, aber täglich sich wiederholenden, und daher im Ganzen immerhin beträchtlichen Versendungen oder Einkäufe der Landleute aus der Umgegend bis zu einem gewissen Betrage vom Ausfuhrzoll frei und deshalb der Deklaration nicht unterworfen sind, auch Reisende und Auswanderer viele hamburgische Industrie-Erzeugnisse ohne nähere Deklaration unter ihrem Passagiergute mitnehmen, endlich manche hamburgische Fabriken ausserhalb der hamburgischen Zolllinie liegen und daher ohne Deklaratiou exportiren können.
